ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

1989 ANNUAL REPORT

91-01388/

THE 89th
ANNUAL REPORT
OF THE
ONTARIO NORTHLAND
TRANSPORTATION
COMMISSION
FOR THE YEAR ENDING
DECEMBER 31, 1989

PROVINCE OF ONTARIO

HONOURABLE DAVID PETERSON
PREMIER

HONOURABLE RENÉ FONTAINE
MINISTER,
NORTHERN DEVELOPMENT

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

M.D. Sinclair
Chairman,
Sudbury

W.B. Brayford
Commissioner,
New Liskeard

R.G. Brisson
Commissioner,
Cochrane

L.P. Compton
Commissioner,
Keewatin

M. Freedman
Commissioner,
Kirkland Lake

G.J. Gagnon
Commissioner,
Hearst

W.A. Keller
Commissioner,
Mindemoya

R.S. Lucenti
Commissioner,
North Bay

V.M. Power
Commissioner,
Timmins

E.T. Sutherland
Commissioner,
Moose Factory

F. Wapachee
Commissioner,
Moose Factory

PRINCIPAL OFFICERS

P.A. Dyment
President & CEO

D.E. MacDougall
Vice President, Finance

R.S. Hutton
Vice President,
Telecommunications and
Computer Services

K.J. Moorehead
Vice President, Rail Services

K.J. Wallace
Vice President, Administration

E. Marasco
Vice President, Passenger Services

T. O'Connell
Counsel

ONTARIO

The Honourable Lincoln M. Alexander
P.C., Q.C., C.St.J., B.A.
Lieutenant-Governer of the Province of Ontario

May it please your Honour:

I beg leave to present the 89th annual report of the Ontario Northland Transportation Commission for the year ending December 31, 1989.

Respectfully submitted,

René Fontaine
Minister of Northern Development

1990

Ontario Northland

The Honourable René Fontaine
Minister of Northern Development
Parliament Buildings
Toronto, Ontario

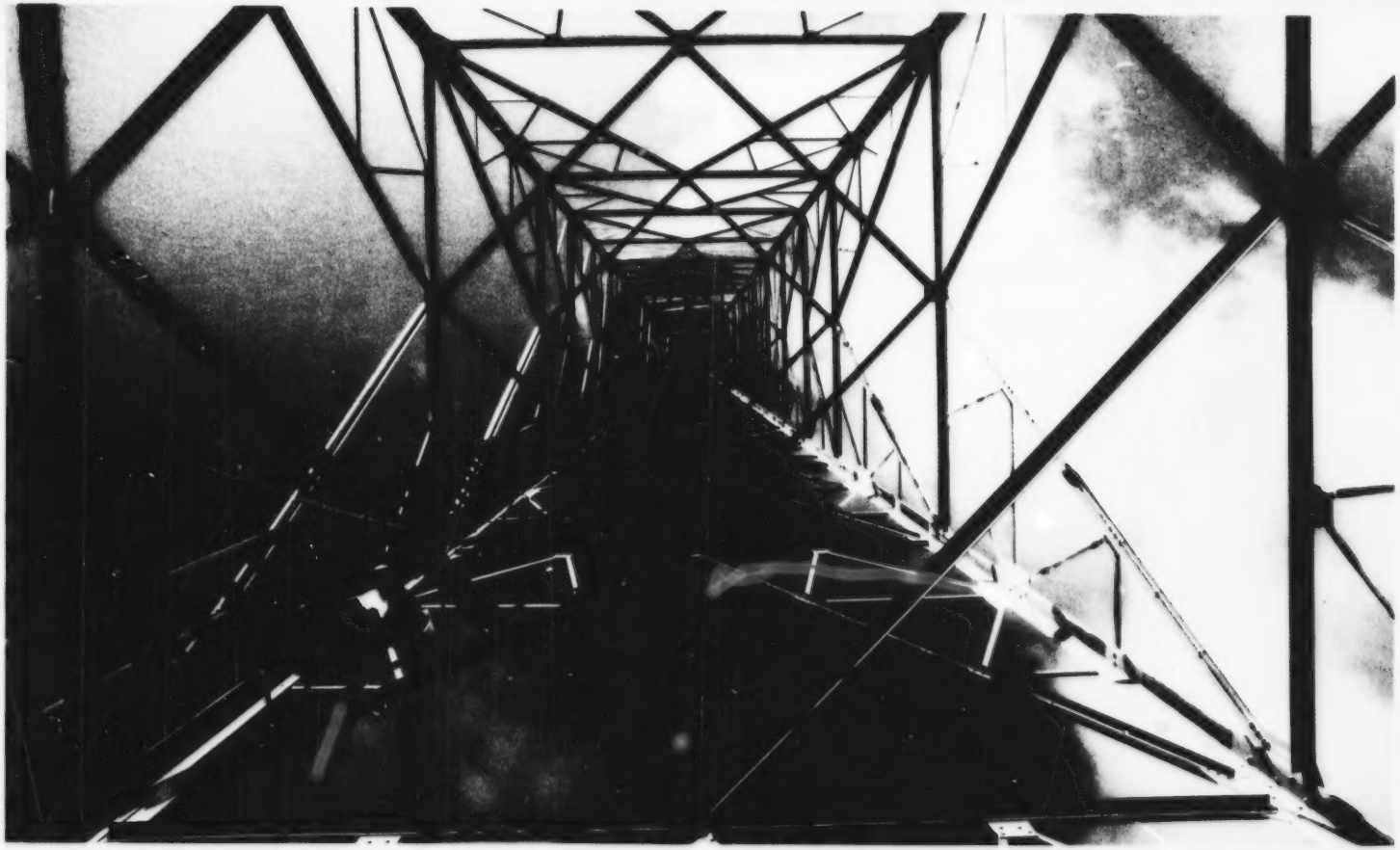
Sir:

I beg to submit the annual report for the year 1989 of the Ontario Northland Transportation Commission, and I have the honour to be, Sir,

Yours faithfully,

M.D. Sinclair
Chairman, ONTC

1990



Throughout almost 90 years of service, Ontario Northland has been the predominant supplier of essential transportation and communication services across the province's vast northern territory. In 1989 we created new Development and Tourism departments to enable the company to take a high-profile leadership position in both of these fields.

Our progress in Development has been exciting. Construction will start on a new rail/bus terminal in Cochrane with a small but high-quality hotel component in 1990. We've also begun work on a new bus terminal/office complex building in Kirkland Lake. Downtown development on land formerly occupied by the ONR rail yard is proceeding in Timmins and we are examining opportunities for various projects in Moosonee. In 1990 we will officially open our new, state-of-the-art, rail/bus terminal in North Bay.

Several other projects are in the early study stages.

Although our rail, bus, marine and air services have always figured prominently in our northern tourism industry, the creation of our "Be My Guest In Northern Ontario" marketing and promotion campaign has generated considerable consumer awareness and consideration for our unique northern tourist experiences. Though the campaign is targeted specifically toward Chi-Cheemaun, Nindawayma and Chief Commanda marine services, Northlander and Polar Bear Express Services and various elements of norOntair and ON Bus products, we have worked closely with our regional tourism associations to promote all of the North's tourist amenities.

In telecommunications, we're ahead of schedule with the laying of the fibre optic cable between Timmins and North Bay and we continue to provide quality communication services with state-of-the-art equipment.

In 1989 our shops in North Bay continued the construction of new rail cars turning out three passenger cars and the first of three electric auxiliary power units.

An early retirement program was developed to take effect in the spring of 1990 to trim our work force to face leaner and more challenging conditions for the rest of the decade and respond to the expected loss of iron ore pellet traffic. Opportunities will be created to train and promote younger staff to help Ontario Northland take advantage of new and exciting commercial ventures for the future.

Respectfully submitted,

P. A. Dyment

Peter A. Dyment
President and CEO

BE MY GUEST

IN NORTHERN ONTARIO

SOYEZ MON INVITÉ

作我的客人

登上北極熊快車

WILLKOMMEN

SII UN GRADITO OSPITE

北へロマンを乗せて

ポーラー・ベア・エクスプレス乗客の旅

The tourism industry in the North, though an important component of the northern economy, has traditionally lagged behind the resource industries in terms of investment and development. Historically, tourism was seen as an employment support mechanism during periods of market decline in mining and forest products.

Ontario Northland plays a vital role in tourism through its ferries, the Chi-Cheemaun and Nindawayma, the Lake Nipissing tour boat, Chief Commanda, the Northlander, Little Bear and Polar Bear Express trains, air services with norOntair and highway coach services with Ontario Northland Bus.

In the past, these services were marketed on an individual basis with little product or promotion integration or co-operative marketing ventures with regional tourist associations or the Ministry of Tourism.

The company's new department of Tourism was created in 1989 to produce and manage a wide-ranging marketing program which would "sell" the entire region from Tobermory to James Bay in conjunction with Ontario Northland travel products. Beginning with a major production of more than 14,000 up-to-date still photos of tourism subjects throughout the region, Tourism worked closely throughout the summer with its advertising and production agencies to create an array of print and broadcast materials targeted to a selection of audiences which market research indicated had both the demand for and the ability to buy Northland vacations.

This was not expected to be an easy market challenge. With traffic off an estimated 17 per cent during the 1989 season and a further forecast decrease of an additional 20 per cent in 1990, the staff worked toward a 1990 target of holding the '89 market penetration.

The "Be My Guest in Northern Ontario" campaign was first introduced to the management of our local tourist regions who provided immense cooperation in trade shows, tourist information operations and utilization of the "Be My Guest in Northern Ontario" materials in their own promotional efforts. Through increased direct sales activities, direct mail and more efficient literature distribution through a new co-venture with the Association For The Mentally Retarded, Tourism marketing was staged to maximize the reach and frequency of its marketing efforts to highly-targeted consumer markets.

A sub-division of Tourism called "Attractions" was created initially to assist in the improvement of the tourist offerings in

Moosonee and Moose Factory. With a full-time resident manager, the operation has started several initiatives to improve the Polar Bear Express tourist experience and is working closely with Northern Development, the ministries of Natural Resources and Tourism, the Moosonee Development Area Board, Chamber of Commerce, the Moose Band Cree, MoCreebeck and the Ontario Heritage Foundation to plan and develop this vital tourism revenue resource for the future.

With the advent of GST, the continued high international value of the Canadian dollar, high interest rates and uncertain economic conditions, the northern tourism industry and Ontario Northland will continue to face strong competition for the tourist dollar for the balance of the decade. But we believe that with escalating demand for uncrowded, unhurried recreation opportunities in clean air, water and forest conditions we can hold and increase our market share through general improvement of the northern tourism plant and aggressive, professional marketing.

Another year of growth for Ontario Northland Telecommunications. Though there was a significant increase in the volume of long-distance traffic, rate reductions resulted in a decrease in revenue for the year.

Among the projects undertaken toward the satisfaction of continually-increasing demand for service in the North were the installation of a Datapac switching centre in Timmins and completion of phase II of the fibre optic link between Timmins and North Bay. The fibre optic cable now reaches from Timmins to Swastika and will extend to Temagami in 1990.

The soon-to-be-commissioned SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition) system in Timmins is a computer-based means of monitoring our entire telecommunications network which will provide a new level of instant system/management information.

We are just beginning to realize the revenue potential for the sale or lease of associated business products through successful marketing of Sharp laptop computers and FAX machines in addition to our newest market entry, the Motorola line of communications equipment.

The demand for more efficient, more effective communication services continues to grow throughout the North at an unprecedented rate. We will continue to meet and exceed the demands of the marketplace through the application of the latest and best technologies and the expansion of vital support services.

The past year was an uncertain time for rail passenger travel. While the Northland night train (Cochrane to Toronto) and the Northlander day train (Timmins to Toronto) experienced decreased ridership, the Little Bear (regular service Cochrane to Moosonee) showed an increase of almost nine per cent, probably due to the enhanced passenger comfort and service provided by the new rail cars built in the Ontario Northland shops in North Bay. During the summer season, the Polar Bear Express ridership dropped about five per cent from the previous year reflecting the decrease in general tourist traffic in the region. VIA announced the cancellation of the Northland train service in the fall.

Strong, new marketing initiatives coupled with the creation of new travel products such as fall colour tours which integrate rail, bus and marine services will help to increase rail passenger demand in the future.

Bus services, in general, turned in revenue increases despite a slight decline in scheduled service ridership. Careful monitoring of changing travel demand patterns and the maintenance of the highest-possible level of customer comfort and safety should keep Ontario Northland bus services competitive for the future.

Passenger comfort and service in stations and terminals are critical elements in maintaining market share and attracting new business. Our new facilities in Timmins, Englehart and Toronto will be complemented in the near future with major station developments in Cochrane and North Bay.

The James Bay goose hunting tourism business faltered somewhat and our Hannah Bay operation was no exception. Since this is probably due to the advancing age of the repeat customer base, an aggressive marketing campaign was developed to co-promote the region and ultimate hunting experience with the James Bay Frontier Travel Association.

The first three cars and one auxiliary power unit of the new train being constructed in the Ontario Northland shops in North Bay went into successful service between Cochrane and Moosonee on February 1st. Two additional passenger cars were finished later in the year. When the project is complete, 20 all-electric passenger and food-service cars and three power units will be in service. The design and quality of workmanship makes these cars some of the best in North America.

In all aspects of our operations, we continue to improve the level of passenger comfort and service and provide the highest quality experience for the regular traveler and tourist alike. In the highly-competitive conditions of the future, Passenger Services is increasingly better positioned to maintain and increase market share.

With the responsibility for 1,000 km of track, a fleet of 700 freight and 42 passenger cars and 33 locomotives, rail services people keep the railroad running in the searing and bug-infested heat of summer and the bone-chilling, sub-zero winter conditions. Railroading in these extreme conditions creates engineering challenges not found in more moderate climes.

With a relatively short summer season available for maintenance and repair, track, bridges and almost every other railroad element become the focus of energetic attention. Major projects included the complete removal of rail and associated structures from Timmins and the construction of an intermodal freight terminal.

Some sectors of our vital rail freight business will decline with the planned closing of both the Sherman and Adams mines in 1990. Large scale reorganization and personnel reductions will be necessary in all facets of rail operations and administration.

Potential new mineral operations, the possibility of a unique northern opportunity for the disposal of Toronto's solid waste and the continuing increase in shipments of sulphuric acid represent possible new business for the coming year.

Ontario Northland's ventures into development were undertaken to realize the potential of the company's extensive land holdings, investment capability and the development expertise of company and allied northern staff.

Using these resources and working alone or in joint venture with northern private capital developers, we already have an impressive array of projects under way.

Work proceeds on a potential 14-acre downtown development in Timmins which, when completed, could contain office, retail, hotel, convention centre and retirement residence components.

With expected completion for the 1991 Polar Bear season, the Cochrane bus/train station development is now in the achitectural design stage. The $3-million project, while retaining the architectural flavour of the original 1910 building, will contain a new 23-room hotel, restaurant and passenger areas. The facility will relieve some of the congestion of the Polar Bear Express excursion and provide much greater customer service and comfort year 'round.

In Kirkland Lake, tenders will soon be called for construction of a modern bus terminal with an additional 30,000 square feet of retail and office space. Completion is scheduled for early fall, 1991.

An August 1990 opening of North Bay's new rail/bus terminal will provid solutions to many of the city's "people-moving" problems as rail travel patterns change and increased vehicle traffic creates a need for a facility more accessible to large highway buses.

In many northern municipalities, Ontario Northland holds prime industrial property with development potential.

Ontario Northland Development staff are working closely with municipal Economic Development Departments to provide rail-serviced land as an important element in attracting new industry.

Ontario Northland Development is also playing a key role in a consortium of interests offering a northern garbage disposal solution to Metro Toronto.

From resources to tourism and manufacturing, transportation and commercial properties, the potential for Ontario Northland Development in the North appears to be unlimited.

Airline service in the North continues to change radically after de-regulation. Carriers, trying to establish new routes and schedules, initiated, changed or suspended services constantly and the rate of change accelerated with the fortunes of the northern economy.

norOntair was established in 1973 to ensure a basic level of scheduled air service was provided in the North. We continue to fill this role despite the fact that some of our service communities cannot generate commercially-viable passenger loads.

Though some subsidized service is, and will continue to be a fact, our goal is to maximize revenues over our entire route structure and reduce the need for support to the absolute minimum. In 1989 we substantially reduced the passenger subsidy rate.

To achieve our objective, schedules to many communities were improved during the year and Dash-8 service extended to as many destinations as possible, including Fort Frances and Winnipeg. We're now competing effectively with business-class fares on Dash-8 routes and we've added a wide range of discount fares throughout the norOntair system and joint discount fares with Canadian Airlines and Air Canada carriers. As a result of these initiatives, norOntair recorded the highest-ever annual revenue of over $9-million.

Since the demand for business air travel is tied so closely to the North's resource-based economy, the outlook is uncertain. However, we are developing new initiatives aimed at the high-end hunting and fishing tourist market with plans for co-marketing ventures with major outfitters. Test projects for specific target markets in conjunction with the "Be My Guest in Northern Ontario" campaign indicate potential for the generation of new tourism business from foreign sources.

By any measure 1989 was a successful operating year for Marine Services.

The addition of the Nindawayma to the Bruce Peninsula - Manitoulin Island service virtually eliminated lineups at the terminals and contributed to a total traffic increase of 11 per cent and the extended sailing season for the Chi-Cheemaun facilitated fall travel for both tourist and local traffic.

The Manitou II was widened and lengthened in the spring to accommodate increased truck, freight and construction equipment traffic to Moose Factory Island. Total traffic for the season increased by five per cent.

The Chi-Cheemaun and Nindawayma play a vital role in tourism development for the North and have become an essential part of summer holiday travel for everyone traveling by motorcycle, family car, motorhome or tour bus. For this reason, the 1990 tourism marketing program puts considerable weight to these services in recognition of their potential drawing power for tourism on the Bruce Peninsula - Manitoulin Island and as feeders to all northern travel regions.

The Chief Commanda is the single most important tourist attraction in the Near North travel region and, for the coming season, will have new themed cruise products designed for a variety of passengers, expanded reservation and ticket distribution and a significantly enhanced marketing and promotion program.

Star Transfer trucking operations joined with Express Services in 1986 to provide an integrated approach to highway freight transportation.

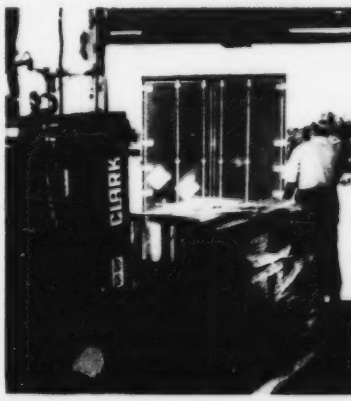
For the first time in four years there was no improvement in the division's operating position primarily because of the decline in the mining exploration and related supply industries and the demise of a major connecting carrier which had accounted for almost a million dollars in revenue the previous year.

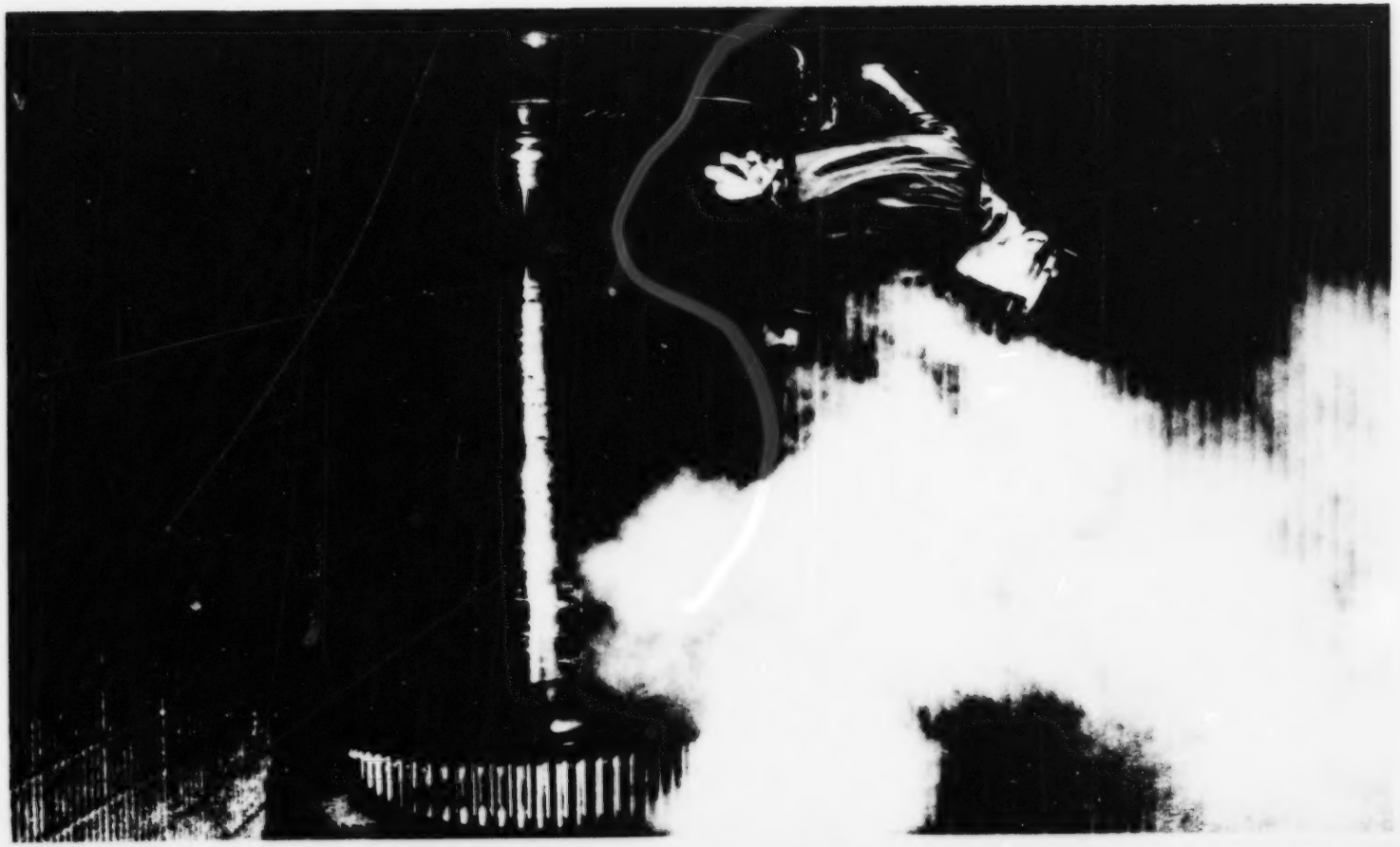
Through replacement of ageing tractors, trailers and straight trucks, there was a general improvement in customer service and fleet maintenance.

Haulage to the new intermodal terminal, following the decommissioning of the Timmins rail yard made a significant contribution to revenue.

Transport Services expects the issuance of licenses for service to northwestern Quebec in the new year which will provide a substantial new business base in Rouyn/Noranda.

In addition, the company is investigating the revenue potential of hauling such diverse loads as solid waste, paper goods for re-cycling and specific dangerous commodities for which existing personnel are already trained and licenced.





ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1989

(dollars in thousands)

	Assets	1989 $	1988 $
Current Assets	Cash and short-term investments	8,374	5,545
	Accounts receivable	17,619	17,268
	Materials and supplies	12,869	12,673
	Prepaid expenses	527	600
		39,389	36,086
Long Term Investments - at cost	Government bonds (market value $24,727; 1988 - $38,253)	24,530	37,939
Other Assets - at cost	Self-insurance fund (note 3) (market value $2,898; 1988 - $2,463)	2,832	2,462
	Bus franchises	298	298
	Investment in Telesat	150	150
	Deferred pension charge (note 2)	5,371	4,626
		8,651	7,536
Investment in Property at cost less accumulated depreciation (schedule 1)		207,918	185,220
		280,488	266,781

Approved on behalf of the Commission:

M.D. Sinclair
Chairman

P.A. Dyment
President and CEO

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1989

(dollars in thousands)

	Liabilities and Equity	1989 $	1988 $
Current Liabilities	Accounts payable and accrued charges	**20,107**	23,191
Deferred Revenue (note 5)		**994**	1,076
Provision for Self-Insurance (note 3)		**2,832**	2,462
Long Term Debt	Loan from Province of Ontario non-interest bearing and with no specific terms of repayment	**35,208**	35,208
Province of Ontario Equity	Contributed surplus	**16,094**	18,358
	Retained earnings	**205,253**	186,486
		221,347	204,844
		280,488	266,781

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Income and Retained Earnings
for the year ended December 31, 1989

(dollars in thousands)

	1989 $	1988 $
Operating Revenues (schedule 2)	**142,573**	136,787
Operating Expenses (schedule 2)	**128,437**	124,691
Operating Income	**14,136**	12,096
Investment Income	**4,773**	4,254
Interest Expense	**(142)**	(170)
Net Income for the year	**18,767**	16,180
Retained Earnings, beginning of year	**186,486**	170,306
Retained Earnings, end of year	**205,253**	186,486

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Contributed Surplus
for the year ended December 31, 1989

(dollars in thousands)

		1989 $	1988 $
Balance, beginning of year		**18,358**	20,772
Add:	Marine Services (Moosonee) barge upgrade	**150**	-
	Purchase of Air-Dale Limited	-	500
		18,508	21,272
Less:	Depreciation	2,414	2,914
Balance, end of year		**16,094**	18,358

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Consolidated Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1989

(dollars in thousands)

		1989 $	1988 $
Operating Activities	Cash provided from operations (see below)	20,692	24,704
Financing Activities	Capital reimbursement from the Province	150	500
Investing Activities	Investment in fixed assets	(32,438)	(21,904)
	Purchase of bonds	(1,190)	(8,132)
	Purchase of Air-Dale Limited	-	(500)
	Proceeds from sale of bonds	14,944	-
	Proceeds from sale of fixed assets	671	923
	Contributory Pension Fund repayment	-	7,584
		(18,013)	(22,029)
Increase in cash and short-term investments during the year		2,829	3,175
Cash and short-term investments, beginning of year		5,545	2,370
Cash and short-term investments, end of year		8,374	5,545
Cash provided from operations is derived as follows:			
Net Income for the year		18,767	16,180
Add (deduct):	Depreciation	6,655	9,887
	Amortization and gain on sale of bonds	(345)	(133)
	Gain on sale of fixed assets	-	(26)
	Increase in accounts receivable	(351)	(353)
	Increase in materials and supplies and prepaid expenses	(123)	(2,090)
	Increase (decrease) in accounts payable	(3,084)	3,367
	Amortization of deferred revenue	(82)	(197)
	Increase in deferred pension charge	(745)	(1,931)
Cash provided from operations		20,692	24,704

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Investment in Property
as at December 31, 1989

Schedule 1

(dollars in thousands)

		1989 $	1988 $
Rail	Roadway	**121,458**	111,117
	Buildings	**23,912**	21,100
	Equipment	**48,221**	40,870
Telecommunications		**57,096**	52,843
Buses		**3,162**	2,663
Boats		**967**	927
norOntair	Aircraft	**15,943**	15,943
	Other	**3,940**	3,940
Star Transfer Limited	Vehicles	**2,169**	1,558
	Other	**1,185**	1,002
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Vessels	**19,811**	9,899
	Other	**381**	381
Gross investment in property		**298,245**	262,243
Less accumulated depreciation		**114,947**	107,561
Net investment in property		**183,298**	154,682
Under construction		**24,620**	30,538
		207,918	185,220

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Operating Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1989

Schedule 2

(dollars in thousands)

		1989 $	1988 $
Rail Services	Sales Revenue	**52,210**	51,647
	Government Reimbursement (note 4)	**20,256**	19,901
	Total Revenue	**72,466**	71,548
	Expense	**71,065**	69,154
	Income (loss) from operations	**1,401**	2,394
Telecommunications	Revenue (note 6)	**39,337**	38,039
	Expense	**26,703**	27,168
	Income (loss) from operations	**12,634**	10,871
Air Services	Sales Revenue	**10,203**	7,621
	Government Reimbursement (note 4)	**4,500**	4,338
	Total Revenue	**14,703**	11,959
	Expense	**12,674**	11,947
	Income (loss) from operations	**2,029**	12
Transport/Express Services	Revenue	**5,328**	5,918
	Expense	**6,450**	6,554
	Income (loss) from operations	**(1,122)**	(636)
Marine Services (Owen Sound)	Sales Revenue	**5,126**	4,456
	Government Reimbursement (note 4)	**-**	(30)
	Total Revenue	**5,126**	4,426
	Expense	**5,608**	4,426
	Income (loss) from operations	**(482)**	0

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Schedule of Operating Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1989

Schedule 2
(continued)

(dollars in thousands)

		1989 $	1988 $
Bus Services	Revenue	**5,086**	4,349
	Expense	**5,165**	4,668
	Income (loss) from operations	**(79)**	(319)
Marine Services (North Bay)	Revenue	**283**	273
	Expense	**506**	513
	Income (loss) from operations	**(223)**	(240)
Marine Services (Moosonee)	Sales Revenue	**85**	74
	Government Reimbursement (note 4)	**62**	66
	Total Revenue	**147**	140
	Expense	**155**	140
	Income (loss) from operations	**(8)**	0
Tourist Facilities (Hannah Bay)	Revenue	**97**	135
	Expense	**111**	121
	Income (loss) from operations	**(14)**	14
Total Operations	Sales Revenue	**117,755**	112,512
	Government Reimbursement (note 4)	**24,818**	24,275
	Total Revenue	**142,573**	136,787
	Expense	**128,437**	124,691
	Income (loss) from operations	**14,136**	12,096

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION
Notes to Consolidated Financial Statements
December 31, 1989

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) Basis of accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

(b) Materials and supplies

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at the most recent price paid. Used rail is shown at estimated utility value.

(c) Investment in property and depreciation

Fixed assets are stated at acquisition cost.

Depreciation is calculated on the straight-line basis over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives used for principal categories of assets are as follows:

Road-main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Vessels	30 years
Telecommunications equipment	15 years
Aircraft	10 years
Boats	20 years
Vehicles	3 years
Buses	10 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain fixed assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Contributed Surplus. Annual depreciation on these fixed assets is recorded as a reduction of Contributed Surplus.

(d) Income Tax

As a Crown Corporation of the Province of Ontario, the Commission and its wholly-owned subsidiaries are exempt from income taxes and accordingly no tax provision is reflected in operations.

(e) Vacation Pay

The Commission accounts for vacation entitlement payments on a cash basis. There is no accrual at the end of the year for vacation entitlements earned but not paid. Had these amounts been included in the accounts current liabilities would have increased by approximately $4,480,000 (1988 - $4,193,000) along with a corresponding decrease in retained earnings.

2. PENSION PLAN

The Commission is the trustee for its contributory pension plan which covers all permanent staff.

The net cost of pension benefits is actuarially determined on the basis of management's best estimates using the projected benefit method pro-rated over the service lives of employees. The net cost of pension benefits includes the amortization over the remaining service lives of the plan members of the initial net pension surplus and the 1989 experience gain. Pension plan assets were valued at a market related value based on recognizing the difference between book and market values at each year end over a five year period.

The Commission's share of the net cost of pension benefits earned by the employees during the year was $1,496,000 (1988 - $1,268,000). In 1989 the Commission funded the amount of $2,241,000 (1988 - $3,199,000). The excess of the funded amount over the net cost of benefits earned is recorded as a Deferred Pension Charge on the Balance Sheet.

The actuarial valuation prepared for accounting purposes as at December 31, 1989 disclosed a surplus of $19,331,000 (1988 - $10,168,000) representing the excess of plan assets of $207,243,000 (1988 - $188,538,000) over accrued pension benefits of $187,912,000 (1988 - $178,370,000). This valuation assumed an expected rate of return on plan assets of 7 1/2 per cent and projected pay increases of 5 1/2 per cent.

3. SELF-INSURANCE

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets.

4. GOVERNMENT REIMBURSEMENT

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry entered into a fixed price contract which defined the amount of compensation which the Province of Ontario provided for the year 1989.

A portion of the amount for the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is received from the National Transportation Agency of Canada under Section 261 of the Railway Act.

Details of Government Reimbursement received are as follows:

	1989 $	1988 $
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	17,810,000	17,922,000
Air Service	4,500,000	4,338,000
Marine Services (Moosonee)	62,000	66,000
Marine Services (Owen Sound)	-	(30,000)
From National Transportation Agency	2,446,000	1,979,000
	24,818,000	24,275,000

5. DEFERRED REVENUE

In 1985, the Commission received $1,740,000 as full settlement for revenue lost through the rerouting of certain long distance telephone traffic. This amount is being amortized to income over the eight remaining years of the original agreement.

6. TELECOMMUNICATIONS REVENUE AGREEMENTS

The Commission has revenue-sharing agreements with Bell Canada and Northern Telephone Limited, subsidiaries of Bell Canada Enterprises Inc. These revenue-sharing agreements may be terminated by either party after giving 180 days and 60 days prior notice, respectively. Approximately 73 per cent (1988 - 73 per cent) of telecommunications revenue depend on these agreements.

7. SUBSEQUENT EVENT

Mine Closures

In March 1990 one of the Commission's major customers will close its mining operations at two mines located in Northern Ontario. Traffic at these two mines accounted for about 22 per cent of the Commission's Rail Services sales revenue. In connection with this closure, incentives to retire have been extended to a number of the Commission's employees. A total of 106 employees have accepted the offer at an estimated cost of $5,044,000 which will be reflected in the accounts during the 1990 fiscal period.

8. COMPARATIVE FIGURES

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development.

I have examined the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 1989 and the consolidated statements of income and retained earnings, contributed surplus, and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1989 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

J.F. Otterman

Toronto, Ontario

March 23, 1990.

J.F. Otterman, F.C.A.,

Assistant Provincial Auditor.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

1989 RAPPORT ANNUEL

LE 89e
RAPPORT ANNUEL
DE LA
COMMISSION
DE TRANSPORT
ONTARIO NORTHLAND
POUR L'EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 1989

PROVINCE DE L'ONTARIO

L'HONORABLE DAVID
PETERSON
PREMIER MINISTRE

L'HONORABLE RENÉ FONTAINE
MINISTRE DU
DÉVELOPPEMENT DU NORD

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

M.D. Sinclair
Président,
Sudbury

W.B. Brayford
Commissaire,
New Liskeard

R.G. Brisson
Commissaire,
Cochrane

L.P. Compton
Commissaire,
Keewatin

M. Freedman
Commissaire,
Kirkland Lake

G.J. Gagnon
Commissaire,
Hearst

W.A. Keller
Commissaire,
Mindemoya

R.S. Lucenti
Commissaire,
North Bay

V.M. Power
Commissaire,
Timmins

E.T. Sutherland
Commissaire,
Moose Factory

F. Wapachee
Commissaire,
Moose Factory

LA DIRECTION

P.A. Dyment
Président, directeur général

D.E. MacDougall
Vice-président, finance

R.S. Hutton
Vice-président,
services de télécommunications
et d'informatique

K.J. Moorehead
Vice-président, services ferroviaires

K.J. Wallace
Vice-président, commercialisation

E. Marasco
Vice-président, services aux voyageurs

T. O'Connell
Conseiller juridique

ONTARIO

L'honorable Lincoln M. Alexander
C.P., c.r., C.St.J., B.A.
Lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

Son Honneur le lieutenant-gouverneur,

Je vous soumets le 89e rapport annuel de la Commission de transport Ontario Northland qui se rapporte à l'exercice clos le 31 décembre 1989.

Je vous prie d'agréer, Son Honneur le lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

René Fontaine
Ministre du Développement du Nord

1990

Ontario Northland

L'honorable René Fontaine
Ministre du Développement du Nord
Édifices du Parlement
Toronto (Ontario)

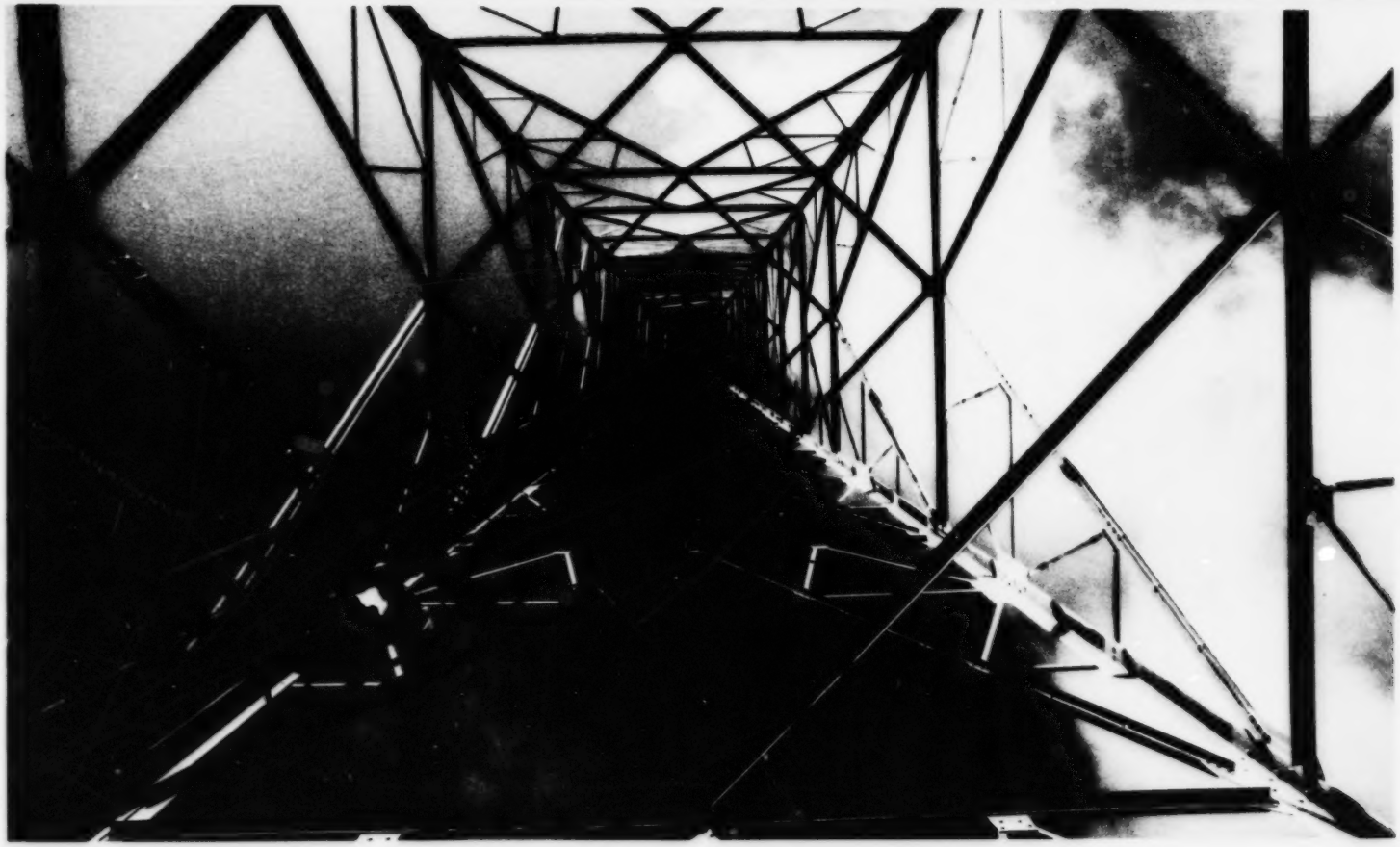
Monsieur,

Je vous soumets le rapport annuel de l'exercice 1989 de la Commission de transport Ontario Northland.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

M.D. Sinclair
Président, Commission de transport Ontario Northland

1990



Au cours de ses presque 90 ans de service, Ontario Northland s'est avéré le principal fournisseur de services essentiels de transport et de communications dans le vaste territoire du Nord de la province de l'Ontario. En 1989, nous avons mis sur pied les nouvelles Divisions de l'Aménagement et du Tourisme afin de permettre à la Compagnie de jouer un rôle de premier ordre dans ces deux domaines.

Nos progrès dans le secteur de l'aménagement se sont révélés excitants. En 1990, les travaux débuteront à Cochrane en vue de la construction d'une nouvelle gare de chemin de fer et d'autobus et celle d'un hôtel petit mais de haute qualité. Nous avons aussi entamé les travaux de construction d'une nouvelle gare d'autobus et d'un nouvel immeuble de bureaux à Kirkland Lake. L'aménagement du centre-ville de Timmins sur un terrain occupé auparavant par la cour de chemin de fer d'Ontario Northland va de l'avant. Nous examinons aussi la faisabilité de divers projets à Moosonee. En 1990, nous procéderons à l'ouverture officielle de notre gare moderne de chemin de fer et d'autobus à North Bay. Plusieurs autres projets d'aménagement en sont encore rendus aux premiers stades de leur mise en oeuvre.

Même si nos services de chemin de fer et d'autobus ainsi que nos services maritimes et aériens ont toujours fait bonne figure dans notre industrie touristique du Nord, la mise sur pied de notre campagne de promotion et de marketing sous le thème "Soyez mon invité dans l'Ontario Nord" a rendu le consommateur plus attentif en ce qui concerne les expériences touristiques uniques qu'il peut vivre dans le Nord. Bien que cette campagne vise les services maritimes offerts par le Chi-Cheemaun, le Nindawayma et le Chief Commanda II, les services ferroviaires du Northlander et de l'Express de l'Ours Polaire ainsi que les services d'autobus d'Ontario Northland et les diverses opérations de Norontair, nous avons oeuvré de façon très étroite avec les associations régionales de tourisme dans le but de promouvoir tous les attraits qui existent dans le Nord.

Dans le secteur des télécommunications, nous avons pris de l'avance sur notre programme de pose de câble en fibres optiques entre Timmins et North Bay et nous continuons à garantir des services de communications de haute qualité avec notre équipement de plus en plus sophistiqué.

En 1989, nos ateliers de North Bay ont poursuivi la construction des nouvelles voitures-autorails en fabriquant trois voitures de passagers ainsi que le premier de trois groupes auxiliaires de puissance.

Un programme de retraite anticipée a été mis au point en 1989 et entrera en vigueur au printemps de 1990. Ce programme a pour but de réduire graduellement nos effectifs afin d'affronter des conditions plus difficiles et plus médiocres pour le reste de la décennie et de combler le vide prévu par la perte du transport ferroviaire de minérais de fer à partir de certaines mines. Nous créerons des occasions susceptibles de promouvoir et de former le personnel plus jeune pour aider Ontario Northland à profiter des nouvelles et excitantes entreprises commerciales qui se présenteront dans l'avenir.

Salutations distinguées,

P. A. Dyment

Le président-directeur général,

Peter A. Dyment

BE MY GUEST

SOYEZ MON INVITÉ

作我的客人

登上北極熊快車

WILLKOMMEN

SII UN GRADITO OSPITE

北へロマンを乗せて

ポーラー・ベア・エクスプレス最速の旅

L'industrie du tourisme dans le nord ontarien, tout en constituant une partie importante de son économie, a traditionnellement pris du retard sur les autres industries à base de ressources en termes d'investissements et de développement. Dans sa perspective historique, le tourisme est considéré comme un mécanisme de soutien des emplois durant les périodes de déclin du marché des produits miniers et forestiers.

Ontario Northland joue un rôle primordial dans le secteur du tourisme grâce aux facteurs dynamiques que voici: ses traversiers le Chi-Cheemaun et le Nindawayma, son bateau de croisière du lac Nipissing le Chief Commanda II, ses trains l'Express de l'Ours Polaire, le Little Bear et le Northlander, ses services aériens avec Norontair et ses services d'autobus de grande route.

Par le passé, tous ces services étaient mis en marché sur une base individuelle, sans trop penser à l'intégration du produit ou sa publicité ainsi qu'aux projets de collaboration commerciale possibles avec les associations touristiques régionales ou avec le ministère du Tourisme.

La nouvelle Division du Tourisme d'Ontario Northland a été mise sur pied en 1989 pour organiser et gérer un programme de marketing de grande envergure dont l'objectif serait de rendre accessible et de "vendre" aux touristes toute la région qui s'étend de Tobermory jusqu'à la baie James conjointement avec des produits de voyage offerts par Ontario Northland. En commençant par une production importante de 14 000 photos individuelles et modernes de sujets susceptibles d'intéresser les touristes à travers la région, la Division du Tourisme a travaillé étroitement avec ses agences de publicité et de production dans le but de mettre au point un ensemble complet de documents écrits et de matériel de radiodiffusion pour une clientèle sélective qui, selon les recherches effectuées sur le marché, aurait le goût et la capacité finincière de se rendre en vacances dans le nord ontarien.

Il ne s'agissait pas là d'un défi de marketing facile à relever. Avec une réduction du nombre de touristes estimée à 17 pour cent durant la saison 1989 et une réduction ultérieure de 20 pour cent prévue pour 1990, notre personnel a travaillé fort uniquement pour maintenir en 1990 le même niveau de pénétration du marché touristique qu'en 1989.

La campagne "Soyez mon invité dans l'Ontario Nord" a été présentée en premier lieu aux gestionnaires de nos régions touristiques locales, lesquels y ont apporté leur intense collaboration sous la forme de foires commerciales, d'opérations d'information touristique, d'utilisation de la publicité de la campagne "Soyez mon invité" dans leurs efforts de promotion. Grâce à une activité accrue de ventes directes et de publicité par courrier individuel et grâce à une distribution plus efficace de documentation touristique par l'entremise d'un nouveau projet en collaboration avec l'Association pour la Déficience Mentale, des mécanismes de marketing ont été mis en place pour maximiser la portée et la fréquence de ses efforts visant les marchés de consommateurs les plus visibles.

Au début, nous avons organisé une subdivision du Tourisme appelée "Attractions" pour favoriser l'amélioration des attractions touristiques à Moosonee et Moose Factory. Avec un gestionnaire à temps plein sur les lieux, la subdivision a réussi à mettre en oeuvre plusieurs initiatives dans le but de promouvoir l'expérience touristique de l'Express de l'Ours Polaire. Pour planifier et étendre cette source vitale de revenu touristique dans l'avenir, la subdivision du Tourisme oeuvre de façon étroite avec les oganismes que voici: le ministère ontarien du Développement du Nord ainsi que ceux du Tourisme et des Richesses Naturelles, la Moosonee Development Area Board, la Chambre de Commerce, la bande Cri de Moose ainsi que la Fondation du Patrimoine de l'Ontario.

En considérant la mise en oeuvre prochaine de la T P S, la hausse constante de la valeur du dollar canadien sur les marchés internationaux, les taux élevés d'intérêt et les conditions économiques incertaines, il faudra que l'industrie du tourisme dans le Nord et Ontario Northland continuent de mener une forte concurrence pour le dollar touristique au cours du reste de la décennie. Mais nous croyons qu'avec une demande croissante pour des occasions récréatives reposantes où il y a peu de monde ainsi que pour des conditions de vacances dans une nature pleine d'eau et d'air pur, nous pouvons maintenir et rehausser notre part du marché grâce à une amélioration générale du tourisme dans le nord ontarien et à des moyens de marketing agressifs et professionnels.

NORTHERN SKIES
Ontario Northland

LES EAUX DU NORD
Ontario Northland

LES ROUTES DU NORD
Ontario Northland

NORTHERN RAILS
Ontario Northland

NORTHERN WATERS
Ontario Northland

NORTHERN ROADS
Ontario Northland

LES CIELS DU NORD
Ontario Northland

LES RAILS DU NORD
Ontario Northland

FERROVIE DEL NORD
Ontario Northland

Une autre année de croissance pour la Direction des Télécommunications à Ontario Northland. Bien qu'il y eut une augmentation considérable du volume des appels interurbains, les réductions de tarifs ont entraîné une diminution de revenus pour l'année.

Au nombre des projets entrepris pour satisfaire la demande sans cesse croissante de services de télécommunications dans le Nord, on retrouve l'installation d'un centre de commutation numérique DATAPAC à Timmins et l'achèvement de la deuxième étape de liaison par fibres optiques entre Timmins et North Bay. Le câble en fibres optiques va désormais de Timmins à Swastika et s'étendra jusqu'à Temagami en 1990.

Le système SCADA (Acquisition des Données et Contrôle de la Supervision) qui entrera bientôt en service à Timmins constitue un moyen informatisé qui permettra de vérifier notre réseau complet de télécommunications et d'assurer un nouveau degré d'information instantanée pour la gestion de notre réseau.

Nous commençons à nous rendre compte des possibilités de revenu additionnel provenant de la vente ou de la location de produits commerciaux, et ce grâce au marketing réussi d'ordinateurs portatifs et de télécopieurs de marque SHARP, sans oublier notre tout dernier produit sur le marché, soit la ligne MOTOROLA d'équipements de communications.

La demande de services plus efficaces et plus sûrs dans le domaine des communications ne cesse de s'accroître dans le Nord à un rythme jamais connu auparavant. Nous continuons à satisfaire et même dépasser les besoins sur la place du marché par l'application des technologies les meilleures et les plus récentes ainsi que par l'expansion des services essentiels de soutien.

L'année dernière s'est avérée une période incertaine quant au transport des voyageurs par rail. Alors que le train de nuit Northland (Cochrane à Toronto) et le train de jour Northlander (Timmins à Toronto) ont connu une réduction de passagers, le train Little Bear (Cochrane à Moosonee - service régulier) a augmenté son nombre de passagers de presque neuf pour cent, une hausse probablement attribuable à l'importante amélioration des services et du confort assurée par la mise en service des nouvelles voitures-autorails construites dans les ateliers d'Ontario Northland à North Bay. Durant la saison estivale, le nombre de passagers prenant l'Express de l'Ours Polaire a diminué d'environ cinq pour cent par rapport à 1988, reflétant ainsi la diminution générale de la circulation touristique dans la région. VIA RAIL a en effet annoncé l'annulation du service du train Northland pour l'automne.

De nouvelles et énergétiques initiatives de marketing accompagnées de nouveaux produits de voyage, tels que les visites organisées automnales intégrant les services ferroviaires, maritimes et d'autobus, feront augmenter la demande de voyageurs dans l'avenir.

En général, les services d'autobus ont vu une augmentation de leur revenu, malgré un léger déclin dans le nombre prévu de voyageurs. Une vérification attentive des besoins sans cesse changeants des voyageurs ainsi que le maintien du plus haut degré possible de confort et de sécurité des voyageurs auront pour résultat de garder les services d'Ontario Northland à un niveau très concurrentiel dans l'avenir.

Le service et le confort fournis aux voyageurs dans les gares et terminus représentent des facteurs critiques en ce qui touche notre part du marché et l'attraction d'un plus grand nombre de personnes. Nos nouvelles installations à Timmins, Englehart et Toronto seront complémentées dans un proche avenir avec l'aménagement de gares importantes à Cochrane et à North Bay.

Le commerce touristique de la chasse aux outardes à la baie James a quelque peu fléchi cette année, et l'exploitation de notre camp de chasse à Hannah Bay n'a pas été une exception à la règle. Alors que ce fléchissement est probablement dû à l'âge avancé des anciens clients qui y reviennent, une campagne intensive de marketing a été lancée avec la James Bay Frontier Travel Association afin de promouvoir la région et ses expériences ultimes de chasse.

Le 1er février 1989, les trois premières voitures-autorails et un groupe auxiliaire de puissance du nouveau train en construction dans nos ateliers de North Bay ont été mis en service avec succès entre Cochrane et Moosonee. Deux voitures additionnelles ont été complétées au cours de l'année. Une fois le projet achevé, 20 voitures-autorails complètement électriques pour les services aux voyageurs et pour l'alimentation ainsi que trois groupes auxiliaires de puissance entreront en service. Le design et la qualité de construction de ces voitures le rangent parmi les meilleures en Amérique du Nord.

Dans tous les secteurs de nos opérations, nous continuons à améliorer le service et le confort fournis à notre clientèle et d'assurer une qualité d'expérience intense à nos voyageurs réguliers comme aux touristes. En regard des conditions hautement concurrentielles de l'avenir, les services aux voyageurs d'Ontario Northland sont de mieux en mieux placés pour maintenir et augmenter leur part du marché.

Ayant pour charge 1000 km de voie ferrée ainsi qu'un parc de 700 wagons-marchandises, 42 voitures pour voyageurs et 33 locomotives, le personnel des Services ferroviaires garde le chemin de fer en bon état de fonctionnement tant dans la chaleur accablante et pleine de moustiques l'été que dans le froid au-dessous de zéro et glacé de l'hiver. Le travail dans des conditions aussi extrêmes représente souvent des défis d'ingénierie que l'on ne retrouve pas dans les climats plus modérés.

Vu la saison d'été relativement brève disponible pour les travaux d'entretien et de réparation, l'attention des travailleurs se dirige principalement sur les voies ferrées, les ponts et tout autre élément du chemin de fer. Les projets majeurs de l'année ont inclus l'enlèvement de tous les rails et structures connexes de Timmins ainsi que la construction d'un terminus pour les transporteurs de marchandises.

Certains secteurs essentiels de notre commerce de transport de marchandises par rail subiront une baisse avec la fermeture des mines Sherman et Adams prévue pour 1990. Une réorganisation et une réduction des effectifs à grande échelle s'imposeront dans tous les domaines de l'exploitation et de l'administration ferroviaires.

La possibilité de nouvelles opérations minières, la chance unique pour le Nord de disposer des déchets solides de Toronto par transport ferroviaire et l'augmentation incessante du nombre d'envois d'acide sulfurique représentent toutes autant d'occasions commerciales pour l'année à venir.

Les projets d'aménagement d'Ontario Northland ont été entrepris afin de réaliser le plein potentiel des importants biens fonciers et la capacité d'investissements de la Compagnie dans ce domaine. Nous avons aussi voulu valoriser l'expertise de la Compagnie et de son personnel du Nord en matière d'aménagement.

En utilisant ces ressources et en oeuvrant seuls ou en collaboration avec des promoteurs particuliers de capital d'aménagement dans le Nord, nous avons déjà une gamme impressionnante de projets en cours.

Les travaux progressent bien dans un aménagement possible de 14 acres de terrain au centre-ville de Timmins. Ce projet, une fois terminé, pourrait comprendre les éléments suivants: des bureaux, des commerces de détail, un hôtel, un centre des congrès ainsi qu'une résidence pour personnes retraitées.

Avec une date de parachèvement prévue pour la saison 1991 de l'Express de l'Ours Polaire, le projet d'aménagement de la gare d'autobus et de chemin de fer à Cochrane en est maintenant à sa phase de dessin architectural. Ce projet de 3 millions de dollars, qui conservera le charme architectural de l'ancien édifice de 1910, inclura un hôtel neuf de 23 chambres ainsi qu'un restaurant et des aires pour les voyageurs. Ce complexe soulagera la congestion qui existait auparavant lors des excursions à bord de l'Express de l'Ours Polaire tout en fournissant un meilleur service et plus de confort à notre clientèle durant toute l'année.

À Kirkland Lake, il y aura sous peu l'émission d'appels d'offres pour y construire une gare moderne d'autobus avec 30 000 pieds carrés additionnels qui logeront des commerces de détail et des bureaux. L'achèvement des travaux relatifs à ce projet est prévu pour le début de l'automne 1991.

En août 1990, l'ouverture officielle de la gare de chemin de fer et d'autobus à North Bay servira à résoudre une bonne partie des problèmes d'allées et venues des passagers à une époque où les modes de voyage par train ne cessent de changer et où la hausse constante du trafic des véhicules rend nécessaire une installation plus facilement accessible aux autobus de grande route.

Dans un grand nombre de municipalités du Nord de l'Ontario, Ontario Northland possède des biens-fonds industriels qui revêtent beaucoup d'importance et offrent d'excellentes possibilités d'aménagement. Le personnel chargé des aménagements à Ontario Northland collabore de façon très étroite avec les services municipaux de développement économique dans le but de mettre à leur disposition des terrains ferroviaires susceptibles de constituer un facteur de premier ordre pour l'attraction de nouvelles industries.

Les services d'aménagement d'Ontario Northland jouent aussi un rôle clef au sein d'un ensemble de divers groupes intéressés à trouver, dans le Nord, une solution au problème d'élimination des déchets du Toronto Métropolitain.

Depuis le domaine des ressources jusqu'à ceux de la fabrication, du transport et des propriétés commerciales, le potentiel de développement économique d'Ontario Northland dans le Nord semble ne pas avoir de limites.

Les services aériens dans le Nord continuent à subir des changements majeurs à la suite du phénomène de déréglementation. Les transporteurs aériens, dans leurs efforts visant à établir de nouveaux itinéraires et horaires de vol, ont constamment initié, modifié ou suspendu leurs services et les changements se sont faits au même rythme que celui de l'économie du Nord.

norOntair a été établi en 1973 dans le but de garantir un horaire régulier de service aérien dans le Nord. Nous continuons à jouer ce rôle malgré le fait que certaines des communautés que nous desservons ne disposent pas d'un nombre suffisamment rentable de passagers.

Certains des services qui fonctionnent à l'aide de subsides continueront d'exister, mais notre objectif est de maximiser nos revenus à la lumière de la structure globale de nos itinéraires et de réduire la nécessité de subsides à un niveau le plus bas que possible. C'est pourquoi en 1989, nous avons réduit de façon substantielle le taux des subsides accordés par passager.

Pour atteindre notre objectif, nous avons amélioré nos horaires de vol à destination de plusieurs communautés en 1989, et nous avons étendu notre service d'avions Dash-8 à un plus grand nombre possible d'endroits, y compris Fort Frances et Winnipeg. Nous faisons désormais une concurrence efficace dans le domaine des tarifs de classe commerciale sur les itinéraires des Dash-8 et nous avons ajouté toute une gamme de tarifs à rabais tant au sein du réseau norOntair qu'en collaboration avec les compagnies aérienne Canadian et Air Canada. Par suite de ces initiatives, norOntair a enregistré un revenu annuel record de plus de 9 millions de dollars

Puisque la demande de voyages aériens pour affaires est liée de si près à l'économie du Nord qui en est une de ressources, l'avenir dans ce domaine s'avère incertain. Mais nous sommes à développer de nouvelles initiatives dans le marché touristique lucratif de la chasse et de la pêche en élaborant des plans de marketing de concert avec les principaux pourvoyeurs de chasse et pêche. La mise à l'essai de projets touchant des marchés-cibles précis dans le cadre de la campagne "Soyez mon invité dans l'Ontario Nord" indique un potentiel pour la création de nouveaux commerces touristiques à partir de sources provenant de l'étranger.

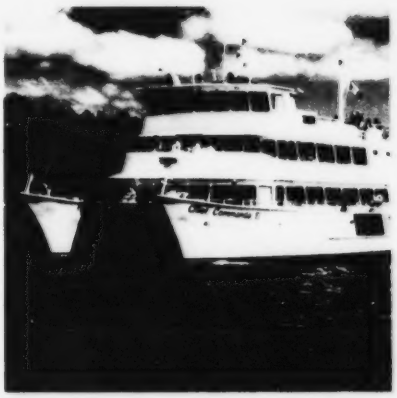
Dans une certaine mesure, l'année 1989 en fut une de réussite dans le domaine de l'exploitation pour les Services maritimes.

Le rajout du Nindawayma, service traversier allant de la péninsule Bruce à l'île Manitoulin, a virtuellement éliminé les longues queues d'attente aux terminus maritimes. Il a contribué à une augmentation générale de 11 pour cent du volume global de trafic. Par ailleurs, l'année prolongée de navigation du Chi-Cheemaun a favorisé les voyages automnaux tant pour les touristes que pour la population locale.

Au printemps, le Manitou II, traversier vers l'île Moose Factory, a été élargi et allongé afin de pouvoir accueillir une circulation plus importante de camions lourds, de marchandises et d'équipements de construction. La circulation globale pour la saison a augmenté de cinq pour cent.

Le Chi-Cheemaun et le Nidawayma jouent un rôle de premier ordre quant au développement du tourisme dans le Nord et sont devenus une partie essentielle des vacances d'été pour tous les gens qui se déplacent en moto, en voiture familiale, en autocaravane ou en autobus nolisé. Pour cette raison, le programme de marketing du tourisme pour 1990 attribuera une importance considérable à ces services en reconnaissance de leur capacité d'attirer des touristes sur la péninsule Bruce et sur l'île Manitoulin et, en même temps, d'alimenter toutes les régions touristiques du Nord.

Le Chief Commanda II constitue l'attraction touristique no 1 dans la région du Moyen-Nord. C'est pourquoi, dans la saison à venir, ce bateau disposera de produits de croisière à nouveaux thèmes destinés aux divers passagers et d'un réseau plus important de réservations et de distribution des billets, accompagné d'un programme plus étendu de promotion et de marketing.



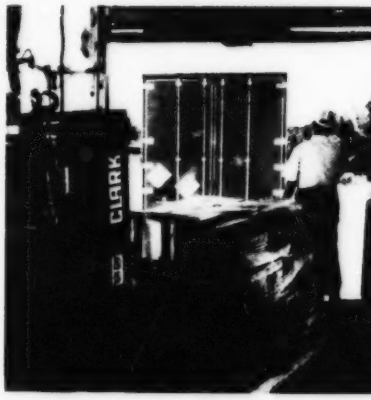
En 1986, les opérations de camionnage de Star Transfer ont été fusionnées avec celles d'Express Services pour former un réseau intégré de transport routier de marchandises.

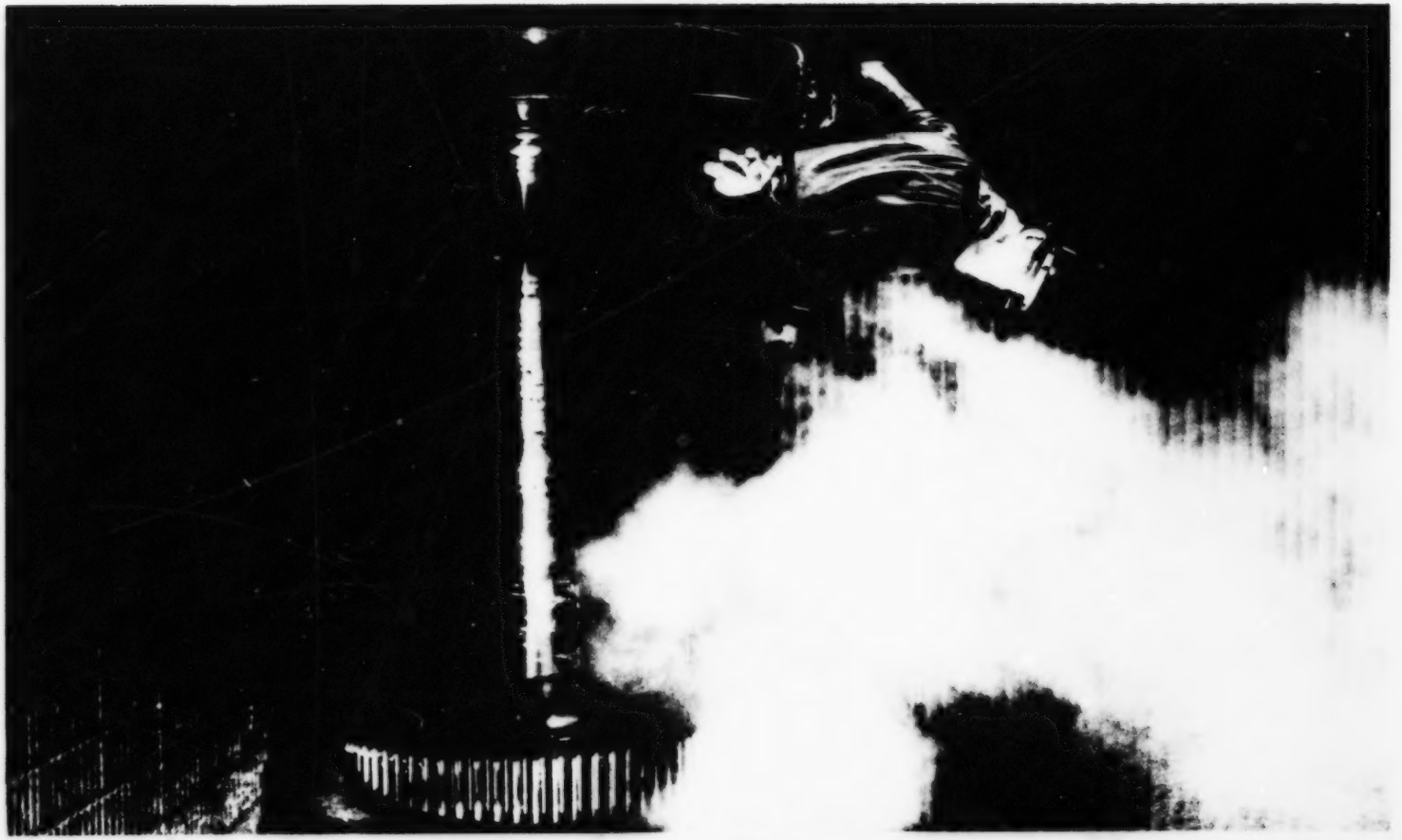
Pour la première fois en quatre ans, il n'y a eu aucune amélioration dans le domaine de l'exploitation de ce réseau routier intégré, surtout à cause du déclin de l'exploration minière et des industries connexes d'approvisionnement ainsi que de la disparition d'un important transporteur de relais qui, l'année antérieure, avait rapporté des recettes de presqu'un million de dollars.

Par suite du remplacement de tracteurs, de remorques et de camions vétustes, il s'est produit une amélioration générale du service à la clientèle et de l'entretien des parcs de véhicules.

Suite à la mise hors de service de la cour de chemin de fer de Timmins, le transport routier de marchandises au nouveau terminus a contribué d'une façon significative au revenu des services de transport.

Au cours de la nouvelle année, les services de transport Ontario Northland s'attendent à se voir octroyer des permis pour desservir le nord-ouest québecois, ce qui leur garantira une nouvelle et importante base commerciale à Rouyn-Noranda. En outre, la Compagnie étudie les revenus pouvant provenir du transport de divers chargements, tels que les déchets solides, les produits de papier recyclable et certaines matières dangereuses précises à l'égard desquelles le personnel existant est déjà formé et détient un permis.





COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Bilan consolidé
au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

	Actif	1989 $	1988 $
Actif à court terme	Encaisse et placements à court terme	**8 374**	5 545
	Débiteurs	**17 619**	17 268
	Matériaux et fournitures	**12 869**	12 673
	Frais payés d'avance	**527**	600
		39 389	36 086
Placements à long terme-prix coûtant	Obligations d'état (cours du marché: 24 727$; 1988 - 38 253$)	**24 530**	37 939
Autres éléments de l'actif-prix coûtant	Fonds d'autoassurance (note 3) (cours du marché: 2 898$; 1988 - 2 463$	**2 832**	2 462
	Concessions d'autobus	**298**	298
	Participation à Telesat	**150**	150
	Frais de régime de retraite reportés (note 2)	**5 371**	4 626
		8 651	7 536
Placements immobiliers -prix coûtant moins amortissement cumulé (annexe 1)		**207 918**	185 220
		280 488	266 781

Approuvé au nom de la Commission:

M.D. Sinclair
Président de la Commission

P.A. Dyment
Président et directeur général

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Bilan consolidé
au 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

	Passif et fonds propres	1989 $	1988 $
Passif à court terme	Fournisseurs et frais courus	**20 107**	23 191
Recettes reportées (note 5)		**994**	1 076
Provision pour fonds d'autoassurance (note 3)		**2 832**	2 462
Dette à long terme	Prêt de la province de l'Ontario ne portant pas intérêt et ni de condition explicite de remboursement	35 208	35 208
Fonds propres de la province de l'Ontario	Surplus d'apport	**16 094**	18 358
	Bénéfices non répartis	**205 253**	186 486
		221 347	204 844
		280 488	266 781

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Résultats consolidés et bénéfices non répartis
pour l'exercice clos le 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

	1989 **$**	1988 $
Recettes d'exploitation (annexe 2)	**142 573**	136 787
Dépenses d'exploitation (annexe 2)	**128 437**	124 691
Bénéfices d'exploitation	**14 136**	12 096
Produit financier	**4 773**	4 254
Intérêts débiteurs	**(142)**	(170)
Bénéfice net de l'exercice	**18 767**	16 180
Bénéfices non répartis à l'ouverture de l'exercice	**186 486**	170 306
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice	**205 253**	186 486

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Surplus d'apport consolidé
pour l'exercice clos le 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

		1989 $	1988 $
Solde à l'ouverture de l'exercice		**18 358**	20 772
Ajouter:	Services maritimes (Moosonee) amélioration de la barge	**150**	-
	Acquisition d'Air-Dale Limited	**-**	500
		18 508	21 272
Déduire:	amortissement	**2 414**	2 914
Solde à la clôture de l'exercice		**16 094**	18 358

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Évolution de la situation financière consolidée
pour l'exercice clos le 31 décembre 1989

(en milliers de dollars)

		1989 $	1988 $
Exploitation	Rentrées de fonds liées à l'exploitation (voir ci-dessous)	**20 692**	24 704
Financement	Remboursement en capital de la province	**150**	500
Investissement	Placement en immobilisations	**(32 438)**	(21 904)
	Achat d'obligations	**(1 190)**	(8 132)
	Acquisition d'Air-Dale Limited	**-**	(500)
	Produit de la vente d'obligations	**14 944**	-
	Produit de la vente d'immobilisations	**671**	923
	Remboursement sur le régime de retraite mixte	**-**	7 584
		(18 013)	(22 029)
Augmentation de l'encaisse et des placements à court terme au cours de l'exercice		**2 829**	3 175
Encaisse et placements à court terme à l'ouverture de l'exercice		**5 545**	2 370
Encaisse et placements à court terme à la clôture de l'exercice		**8 374**	5 545
Rentrées de fonds liées à l'exploitation tirées comme suit:			
Bénéfice net de l'exercice		**18 767**	16 180
Ajouter (déduire):	Amortissement	**6 655**	9 887
	Amortissement et profit de la vente d'obligations	**(345)**	(133)
	Profit de la vente d'immobilisations	**-**	(26)
	Augmentation des débiteurs	**(351)**	(353)
	Augmentation de matériaux, fournitures et frais d'exploitation payés d'avance	**(123)**	(2 090)
	Augmentation (diminution) des créditeurs	**(3 084)**	3 367
	Amortissement des recettes reportées	**(82)**	(197)
	Augmentation des frais de régime de retraite reportés	**(745)**	(1 931)
Rentrées de fonds liées à l'exploitation		**20 692**	24 704

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe des placements immobiliers
au 31 décembre 1989

Annexe 1

(en milliers de dollars)

		1989 $	1988 $
Chemins de fer	Voies	**121 458**	111 117
	Bâtiments	**23 912**	21 100
	Équipement	**48 221**	40 870
Télécommunications		**57 096**	52 843
Autobus		**3 162**	2 663
Bateaux		**967**	927
norOntair	Avions	**15 943**	15 943
	Autres	**3 940**	3 940
Star Tranfer Limited	Véhicules	**2 169**	1 558
	Autres	**1 185**	1 002
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Navires	**19 811**	9 899
	Autres	**381**	381
Placements immobiliers bruts		**298 245**	262 243
Moins amortissement cumulé		**114 947**	107 561
Placements immobiliers nets		**183 298**	154 682
En voie de construction		**24 620**	30 538
		207 918	185 220

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe des recettes et des dépenses d'exploitation
pour l'exercice clos le 31 décembre 1989

Annexe 2

(en milliers de dollars)

		1989 $	1988 $
Services ferroviaires	Recettes de ventes	**52 210**	51 647
	Remboursement du gouvernement (note 4)	**20 256**	19 901
	Total des recettes	**72 466**	71 548
	Dépenses	**71 065**	69 154
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**1 401**	2 394
Télécommunications	Recettes (note 6)	**39 337**	38 039
	Dépenses	**26 703**	27 168
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**12 634**	10 871
Services aériens	Recettes de ventes	**10 203**	7 621
	Remboursement du gouvernement (note 4)	**4 500**	4 338
	Total des recettes	**14 703**	11 959
	Dépenses	**12 674**	11 947
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**2 029**	12
Services de transport/de messagerie	Recettes	**5 328**	5 918
	Dépenses	**6 450**	6 554
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(1 122)**	(636)
Services maritimes (Owen Sound)	Recettes de ventes	**5 126**	4 456
	Remboursement du gouvernement (note 4)	**-**	(30)
	Total des recettes	**5 126**	4 426
	Dépenses	**5 608**	4 426
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(482)**	0

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Annexe des recettes et des dépenses d'exploitation
pour l'exercice clos le 31 décembre 1989 (suite)

(en milliers de dollars)

		1989 $	1988 $
Services d'autobus	Recettes	**5 086**	4 349
	Dépenses	**5 165**	4 668
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(79)**	(319)
Services maritimes (North Bay)	Recettes	**283**	273
	Dépenses	**506**	513
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(223)**	(240)
Services maritimes (Moosonee)	Recettes de ventes	**85**	74
	Remboursement du gouvernement (note 4)	**62**	66
	Total des recettes	**147**	140
	Dépenses	**155**	140
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(8)**	0
Installations touristiques (Hannah Bay)	Recettes	**97**	135
	Dépenses	**111**	121
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**(14)**	14
Total de l'exploitation	Recettes de ventes	**117 755**	112 512
	Remboursement du gouvernement (note 4)	**24 818**	24 275
	Total des recettes	**142 573**	136 787
	Dépenses	**128 437**	124 691
	Bénéfices (pertes) d'exploitation	**14 136**	12 096

Voir les annexes et les notes afférentes aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND
Notes afférentes aux états financiers consolidés
31 décembre 1989

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(a) Méthode de comptabilité

Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés par la Direction conformément aux conventions comptables généralement reconnues. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

(b) Matériaux et fournitures

À l'exception de l'utilisation des voies ferroviaires, tous les matériaux et fournitures sont indiqués en fonction du prix payé le plus récent. L'utilisation des voies ferroviaires est indiquée à sa valeur d'utilisation prévue.

(c) Placements immobiliers et amortissement

Les immobilisations sont évaluées au coût d'achat.

Les immobilisations sont amorties suivant la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie probable.

Les durées de vie probables des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:

Voies-Grande ligne et lignes secondaires de	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Navires	30 ans
Équipement de télécommunication	15 ans
Avions	10 ans
Bateaux	20 ans
Véhicules	3 ans
Autobus	10 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations à leur coût d'origine et ajoute un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

(d) Impôts sur le revenu

Comme société de la Couronne de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour l'impôt dans son exploitation.

(e) Congés payés

La Commission enregistre les paiements des congés acquis en utilisant une comptabilité de caisse. Il n'y a donc aucune comptabilité d'exercice à la fin de l'année financière pour les congés acquis mais impayés. Si les montants de ces congés acquis mais impayés avaient été inclus dans les comptes, le passif à court terme dans le présent exercice financier aurait été augmenté d'environ 4 480 000 $ (1988 - 4 193 000 $) avec une diminution correspondante du même ordre des bénéfices non répartis.

2. RÉGIME DE RETRAITE

La Commission est fiduciaire du régime de retraite mixte de tout le personnel permanent.

Le coût net des prestations du régime de retraite est établi de façon actuarielle en se fondant sur les évaluations les plus précises que possible de la gestion et en utilisant la méthode des prestations prévues réparties au prorata des durées de service des employés. Le coût net des prestations du régime de retraite comprend l'amortissement, sur les durées restantes de service des cotisants, du surplus initial net du régime et des prestations gagnées en 1989. La valeur des immobilisations du régime de retraite a été établie en fonction d'une valeur de marché reconnaissant pour base la différence entre les valeurs marchandes et comptables à la fin de chaque année et sur une période de cinq ans.

La part de la Commission en ce qui se rapporte au coût net des prestations du régime gagnées par les employés au cours de l'année est de 1 496 000 $ (1988 - 1 268 000 $). En 1989, la Commission a consolidé un montant de 2 241 000 $ (1988 - 3 199 000 $). L'excédent du montant consolidé par rapport au coût net des prestations gagnées est inscrit au bilan comme frais de régime de retraite reportés.

Au 31 décembre 1989, l'évaluation actuarielle qui avait été préparée à des fins de comptabilité montrait un surplus de 19 331 000 $ (1988 - 10 168 000 $), ce qui représente l'excédent de l'actif du régime, soit de 207 243 000 $ (1988 - 188 538 000 $), sur les prestations de régime à payer, soit de 187 912 000 $ (1988 - 178 370 000 $). Cette évaluation tient compte d'un taux d'intérêt prévu sur les actifs du régime de 7,5 % et des augmentations de salaire prévues de 5,5 %.

3. AUTOASSURANCE

La Commission suit une politique d'autoassurance pour les dégâts occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'assurance comprennent une prime de 100 000 $ payée par la Commission en plus de revenus de placement réalisés par le fonds des immobilisations.

4. REMBOURSEMENT DU GOUVERNEMENT

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 1989.

Une partie de ce montant en ce qui a trait aux pertes d'exploitation du train de service aux voyageurs entre North Bay et Toronto est reçue de l'Agence de transport national du Canada sous l'article 261 de la Loi du chemin de fer.

Les détails de remboursement reçu du gouvernement sont les suivants:

	1989 $	1988 $
De la province de l'Ontario:		
Chemins de fer - Services aux voyageurs et filiale Moosonee	17 810 000	17 922 000
Services aériens	4 500 000	4 338 000
Services maritimes (Moosonee)	62 000	66 000
Services maritimes (Owen Sound)	-	(30 000)
De la National Transportation Agency	2 446 000	1 979 000
	24 818 000	24 275 000

5. RECETTES REPORTÉES

En 1985, la Commission a reçu un remboursement de 1 740 000 $ pour les pertes en revenu occasionnées par les modifications apportées à certains circuits téléphoniques interurbains. Cette somme est amortie au moyen d'imputations aux résultats au cours des huit années qui restent de l'accord initial.

6. ACCORD SUR LE REVENU DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

La Commission a conclu des accords de partage de revenu avec Bell Canada et Northern Telephone Limited, filiales de Bell Canada Enterprises Inc. Ces accords peuvent être résiliés par l'un ou l'autre des parties à la suite d'un préavis de 180 jours et de 60 jours respectivement. Environ 73% (73% en 1988) des revenus provenant des télécommunications reposent sur ces accords.

7. AUTRES ÉVÉNEMENTS

Fermetures de mines

En mars 1990, l'un des principaux clients de la Commission cessera ses opérations à deux de ses mines situées dans le Nord de l'Ontario. Le trafic à ces deux mines représentait environ 22% du revenu de la Commission provenant du transport ferroviaire. Dans le cadre de cette fermeture de mines, des primes d'incitation à la retraite ont été offertes aux employés intéressés de la Commission. Un nombre total de 106 employés ont accepté l'offre en cause, à un coût global estimatif de 5 millions de dollars; ce montant sera inscrit à la comptabilité pour l'exercice financier de 1990.

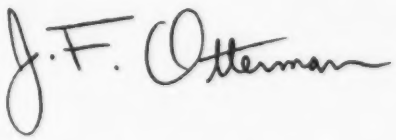
8. CHIFFRES DONNÉS À DES FINS DE COMPARAISON

Les chiffres de l'exercice précédent ont été réagencés au besoin, afin de se conformer à la présentation adoptée pour le présent exercice.

À la Commission de transport Ontario Northland
et au ministre du Développement du Nord.

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 1989, les états des résultats consolidés, des bénéfices non répartis, du surplus d'apport consolidé et de l'évolution de la situation financière consolidée pour l'exercice clos à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1989, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.



Toronto (Ontario)

le 23 mars 1990

J.F. Otterman, F.C.A.

Vérificateur provincial adjoint